O VERDE-OLIVA

CENTRO DE
RELAÇÕES PÚBLICAS
DO EXÉRCITO
EDIÇÃO ESPECIAL
1973 — BRASÍLIA

• A FAB na Segunda Guerra Mundial (Págs. 4/5)

• A mensagem do Ministro (Pág. 2)

EDITORIAL

Engalana-se o "VERDE-OLIVA", nesta edição especial, para tributar à FORÇA AÉREA BRASILEIRA, no transcurso de seus trinta e dois anos de vida, uma singela homenagem.

Dizer do que tem feito a nossa mais nova coirmã seria repassar páginas e mais páginas de toda uma existência voltada para os mais elevados e legítimos interesses nacionais.

Seria relembrar a epopéia dos que, precedendo na ação, tornaram efetiva a concretização do sonho de uma Força Aérea, bem como daqueles que nos céus da Europa souberam, com estoicismo e bravura, projetar o nome de sua Pátria.

Seria falar de sua contribuição na ingente e desafiante tarefa de integração nacional de que são exemplos vivos os homens do Correio Aéreo Nacional — verdadeiros Bandeirantes do século que vivemos.

Seria discorrer sobre sua participação no aprimoramento sócio-cultural de milhares de brasileiros que, um dia, vestiram seu uniforme no sagrado cumprimento da prestação do serviço militar.

Seria destacar o quanto tem contribuído no incentivo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, no estímulo à criação de uma mentalidade aeronáutica e no encorajamento da implantação de uma indústria pátria amoldada às peculiaridades próprias de uma Nação continente.

Seria alistar os esforços desenvolvidos por seguidas administrações, no firme propósito de dotá-la de equipamentos apropriados à missão que lhe foi confiada por todos os brasileiros.

Seria evidenciar a estreita e irrestrita cooperação presente no atendimento às necessidades dos companheiros do Exército em suas andanças pelo vasto território nacional e, em particular, na assistência proporcionada àqueles que mantendo a inviolabilidade de nossas fronteiras têm nos aviões da FAB, muitas das vezes, o único meio de ligação para alcançar os grandes centros populacionais.

Não poderia o "VERDE-OLIVA" pretender tanto. Deseja, contudo, e o faz movido pelo mais puro sentimento de gratidão expressando com certeza o julgamento de toda uma Nação, sobrelevar o destacado papel da FORÇA AÉREA BRASILEIRA nestes trinta e dois anos de uma vida, por inteiro, dedicada aos mais elevados interesses no campo da Segurança e do Desenvolvimento da Pátria comum.

A FAB na Segunda Guerra Mundial

A pronta, perfeita e constante manutenção nas aeronaves permitiu o cumprimento de todas as missões, pelo 1.º Grupo de Caça —"O SENTA A PÚA"

"Na História dos povos coube-nos a honra de sermos a primeira Força Aérea Sul-Americana que cruzou oceanos e veio alçar as suas asas sobre os campos de batalha europeus.

Antes de entrar em ação, aqui no Velho Mundo, o 1.º Grupo de Caça cumpre o sagrado dever de plantar em território inimigo a Bandeira do Brasil.

Camaradas: para a frente, para a ação, com o pensamento fixo na imagem da Pátria, cuja honra e integridade juramos manter incólumes.

Cumpre-nos tudo enfrentar, com fortaleza de ânimo, a fim de manter intato esse tesouro jamais violado: a honra do soldado brasileiro.

E nós o faremos, custe o que custar."

Estas foram as palavras ditas na manhã do dia 14 de outubro de 1944 quando, pela primeira vez, no acampamento de TARQUÍNIA, Itália — Teatro de Operações da Europa — era içado o símbolo de uma Unidade da Força Aérea Brasileira.

Naquela cerimônia solene, longe da Pátria e da Família, eram conclamados os brasileiros que combateriam nos céus da Itália para o cumprimento de uma nobre missão — defender os princípios democrata-cristãos de um mundo ameaçado pelo nazifascismo e, em particular, resguardar a soberania e a honra de uma Pátria ferida.

E assim o fizeram.

Quarenta e oito brasileiros, operando aviões "THUNDERBOLT" (P-47), realizaram, nos quatro primeiros meses de 1945, cerca de 1.728 missões. Atingidos 103 vezes por fogos da artilharia antiaérea inimiga, ainda assim, muitos deles conseguiram regressar às bases.

O 1.º Grupo de Caça — "O SENTA A PÚA" — soube impor, na Itália, seguidos e eficazes reveses às tropas e instalações inimigas. Suas 5.465 horas em operações de guerra apresentaram significativo saldo traduzido na destruição de cerca de 2.000 viaturas motorizadas, mais de 1.000 vagões e carros-tanque, mais de 100 locomotivas e 70 pontes rodoferroviárias, além de tantos outros objetivos atacados. Daqueles bravos aviadores, vinte e dois foram atingidos no curso das operações.

Com justa razão havemos de reverenciar nesta data e para todo o sempre a memória daqueles que, com o sacrifício de suas vidas, cobriram-se de glórias. A todos, enfim, que projetaram, por seus feitos e coragem, o nome do glorioso 1.º Grupo de Caça — parcela representativa de uma Força Aérea, orgulho de uma Nação inteira — o eterno agradecimento do Brasil e a certeza de que jamais os esquecerá.

Grupo de Pilotos Brasileiros que participaram de operações na Itália, durante a II Grande Guerra.

Solenidades marcam a passagem do

DIA DO AVIADOR

O Brasil, em uníssono, rendeu homenagens a seus aviadores.

Em Pirassununga (SP), sede da Academia da Força Aérea, teve lugar o clímax das comemorações, com a leitura da ordem-do-dia do Ministro JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO, desfile aéreo e da tropa e entrega das Medalhas da Ordem do Mérito Aeronáutico a inúmeras personalidades.

A solenidade, conduzida pelo Presidente MÉDICI, contou, ainda, com a presença de Ministros de Estados, Oficiais-Generais das três Forças, representantes do Corpo Diplomático, Legislativo, Judiciário e do Clero.

SAUDAÇÃO À

Interpretando o pensamen o General Orlando Gei em oração proferid assim se

Excelentíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica
Tenente-Brigadeiro JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO

Na intimidade deste encontro de velhos camaradas, em que confraterniza a família militar pela passagem do Dia do Aviador, ao comemorar-se o centenário do Pai da Aviação — Alberto Santos Dumont, Patrono da Força Aérea Brasileira — constitui para mim satisfação muito especial saudar Vossa Excelência e os irmãos de armas da Aeronáutica, em nome da Marinha e do Exército.

Em verdade, nenhum povo pode orgulhar-se, como o brasileiro, de haver contribuído tão decisivamente para que se concretizasse a milenar aspiração do homem de ganhar o espaço e nele mover-se como ser alado. Aí está a fecunda, precóce e diversificada descendência do 14 Bis, recentemente mostrada na magnífica Feira de São José dos Campos, a formar o elo tecnológico entre o primeiro e mais frágil avião do mundo e as naves tripuladas que desafiam a imponderabilidade, na aventura da exploração do cosmo.

Do sonho à realidade, da lenda de Ícaro à conquista da Lua, o vulto de Santos Dumont refulge na história dos gênios que trilharam o longo e áspero caminho percorrido, pelo exemplo do que puderam construir seu espírito criador e a inteligência poderosa, porque armado de paciência, tenacidade, energia e determinação inesgotáveis.

E não lhe faltaram humildade e sensibilidade ao coração imenso, quando proclamado pelos franceses "pioneiro da locomoção aérea". Pequeno de corpo mas gigante na ação e no amor ao Brasil, é eloqüente seu agradecimento singelo ao monumento erigido pelo Aeroclube de França para perpetuar seus feitos: "É a consagração de meus esforços, e a homenagem que se presta a um brasileiro reflete-se sobre a Pátria toda."

Em apenas meio século, o invento do imortal patrício e sua notável evolução trouxeram modificações rápidas e profundas nos mais variados setores da sociedade humana. Arma de guerra de extraordinário alcance e terrível poder de destruição, fez-se igual entre os maiores instrumentos do bem-estar e progresso dos povos.

No Brasil extenso, de largos trechos da hinterlândia praticamente isolados do litoral, a FAB estabeleceu rotas de interiorização que tornaram mais efetiva a presença do Governo Federal nos mais longínquos rincões do País.

ERONÁUTICA

da Marinha e do Exército,
Ministro do Exército,
DIA DO AVIADOR,
pressou:

A par de seus encargos específicos e das missões de apoio à Marinha e ao Exército, seus aviões cumprem tarefas altamente humanitárias, prestando assistência e serviços de toda ordem às populações do interior.
Além-fronteiras, levam a bandeira brasileira a distantes continentes, numa afirmação de pujança e do permanente anseio de estreitar cada vez mais os laços de amizade e cooperação com os filhos de outras terras.
No campo da pesquisa e do desenvolvimento, o Ministério da Aeronáutica, fiel à sua vocação pioneira, promove a formação de técnicos e cientistas de alto gabarito, a autonomia tecnológica no setor aviatório e participa da solução de problemas da indústria nacional.
Orgulhamo-nos de testemunhar seu esforço bem orientado e o ânimo decidido com que persevera no estabelecimento de uma ampla e moderna infra-estrutura, capaz de responder, por longo prazo, aos reclamos da defesa aérea e do tráfego cada vez mais intenso e complexo em nossos céus, enquanto impulsiona, com inflexível determinação, o aperfeiçoamento de pessoal e a fabricação de aeronaves no Brasil.
São as asas de que carecemos para servir e defender este País de dimensões continentais.

Meus Senhores!

A Revolução Brasileira de 31 de março de 1964, sem deter-se na contemplação de suas conquistas, mantém conduta dinâmica, sob a Chefia do Excelentíssimo Senhor Presidente Emílio Garrastazu Médici, para que possamos transmitir às gerações vindouras a Pátria Grande, alicerçada em vigoroso Poder Nacional, garantia da liberdade, da segurança e da paz.
E nos dias atuais, mesmo países pacíficos como o nosso verão soçobrar aspirações, progresso, soberania e princípios, se lhes faltar o respaldo de instituições militares adestradas e proporcionais aos valores éticos e bens materiais a preservar.
Senhor Ministro
Joelmir Campos de Araripe Macedo,
Em continência ao Marechal-do-Ar
Santos Dumont e na pessoa de Vossa Excelência, Chefe austero de inteligência e equilíbrio invulgares, colaborador incansável e fiel nos objetivos da política governamental, aqui estamos, marinheiros e soldados, para renovar nossa confiança na dedicação, na eficiência, no patriotismo extremado da Força Aérea e em sua participação insubstituível no porvir de felicidade e grandeza do povo brasileiro.

Brasília foi cenário de solenidade que bem define o espírito de união e a camaradagem reinantes entre as Forças Armadas Brasileiras.
No Quartel-General da Aeronáutica o Ministro ORLANDO GEISEL, interpretando os sentimentos de seus companheiros da Marinha e do Exército, ressaltou a atuação da Força Aérea no atual processo de desenvolvimento e segurança do País.
O Ministro da Aeronáutica, Ten.-Brigadeiro JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO, agradeceu e enalteceu o inquebrantável espírito de solidariedade e união das Forças Armadas Brasileiras.

São passados trinta e dois anos

Pioneirismó, bravura e sacrifício são apanágio da Força Aérea Brasileira. Sua história é um corolário de realizações e feitos. Desempenhando decisivo papel na Segurança e Integração Nacionais, presente no atendimento às mais longínquas comunidades brasileiras, instrumento propiciador de proteção ao vôo de aeronaves civis e militares de quaisquer nacionalidades, fator de incentivo ao progresso técnico-científico e célula-mater de uma indústria aeronáutica brasileira, o Ministério da Aeronáutica, nos seus trinta e dois anos de vida, é credor do júbilo e orgulho de todos os brasileiros.

SUAS ORIGENS

Sua criação data de 20 de janeiro de 1941, como decorrência da necessidade de centralizar numa mesma Secretaria de Estado os encargos de ampliação e coordenação das múltiplas e complexas atividades ligadas ao setor.

As ameaças de uma guerra que se travava além Atlântico, mas que não tardaria em ceifar, covardemente, vidas indefesas a bordo de navios mercantes nas vizinhanças do litoral brasileiro, impuseram a aceleração de um programa de adestramento das equipagens e a implantação de uma infra-estrutura capazes de atender aos reclamos do grave momento que a Pátria atravessava.

A filosofia que a inspirou e as condicionantes da época marcariam os primeiros passos da recém-criada Força Armada, fusão das já existentes Aviação Naval e Aviação Militar.

No breve relato histórico que se segue, não nos deteremos, contudo, em remontar ao segundo decênio deste século quando os primeiros aviões militares passaram a cruzar os céus do Brasil, precedendo a criação da Força Aérea Brasileira.

Apenas como justa homenagem aos pioneiros que têm a ventura de assistir ao assombroso progresso da tecnologia aeronáutica vale citar as então arriscadas proezas que muitos deles realizaram nos hidroplanos Curtiss, cujos motores eram substituídos a cada 60 horas de vôo; nos "FLYING BOATS", semelhantes aos primeiros; nos AVRO 504 K, com motor Armstrong; nos bimotores CURTISS F 5 L; no bombardeiro BREGUET 14 A 2 biplace e nos caças SPAD 7; nos WACO C.S.O., de origem norte-americana, largamente empregados na Revolução de 32; nos "NORTH AMERICAN"; nos "VULTEE" de bombardeio e reconhecimento; nos "STEARMAN" e tantos outros.

Nosso propósito é discorrer, ainda que em largos traços, sobre o que tem realizado a gloriosa Força Aérea Brasileira, com vistas ao reequipamento de seu material, nesses trinta e dois anos de vida.

Os aviões então existentes nas Aviações Militar e Naval eram, em número, insuficientes para o programa de expansão da FAB.

Daí se impor um trabalho, como bem pode ser avaliado a seguir, fruto de judicioso planejamento associado a uma contínua e persistente ação, característica marcante das Administrações que se vêm sucedendo à frente desta Força Armada.

PRIMEIROS PASSOS

A Escola de Aeronáutica com os encargos de seleção e formação de novos pilotos carecia, de igual forma, de equipamentos para aquele fim. Somente no triênio 42/44, mais de trezentos aviões de instrução chegaram ao Campo dos Afonsos, então sede daquele Estabelecimento de Ensino. Entregues a pilotos brasileiros, nas próprias fábricas norte-americanas, aquelas viagens com destino ao Brasil já constituíram uma epopéia dos aviadores de então. Arrostando com os perigos de uma rota desprovida de campos de alternativa, a quase inexistência de meios terrestres de radiocomunicação e o desconhecimento das condições atmosféricas ao longo dos itinerários, aqueles bravos pilotos cumpriram a missão que lhes fora imposta, com a perda de uma só vida.

Destinados à instrução primária, treinamento básico e avançado e, para outros tantos fins, a FAB incorporou ao seu acervo os VULTEE BT-15 "VALIANT", "FAIRCHILD" PT-19, "BEECHRAFT", DOUGLAS C-47 "SKYTRAIN", GRUMMAN anfíbios, LOCKHEED "LODESTAR" e outros tantos.

Contudo, as necessidades não apenas se cingiam, obviamente, a dotar a novel Força Aérea de aeronaves. Toda uma infra-estrutura de apoio mereceria atenções especiais e providências a curto prazo condicionadas, na sua maioria, por um estado de guerra já declarado. Ampliar e construir aeroportos, em particular no Nordeste brasileiro — trampolim natural para as operações planejadas no norte da África — foram, também, preocupações das primeiras horas da Alta Administração do Ministério da Aeronáutica.

Com a criação das Zonas Aéreas e nelas integradas suas Unidades de Aviação, de Aerostação, Brigadas Aéreas e Bases Aéreas, novos tipos de aviões se somaram aos remanescentes — os hidroaviões e aviões anfíbios de longo alcance do tipo "CATALINA", os CURTISS P-40 para a caça, os bombardeiros LOCKHEED "HUDSON" e "AVENTURA" e os NA "MITCHELL" B-25.

O APÓS-GUERRA

Com o término da guerra, o Ministério da Aeronáutica teve que buscar soluções para tarefas importantes e inadiáveis — a rápida expansão da aviação comercial e do tráfego aéreo internacional e seus reflexos nos problemas complexos de infra-estrutura, de proteção ao vôo e de controle em nível governamental; a conservação das inúmeras instalações construídas no Norte e Nordeste no decorrer do conflito mundial; o equacionamento do problema dos reduzidos efetivos, a carência de estabelecimentos de ensino de vários níveis e de outras organizações de apoio logístico.

Tais empreendimentos, sobremodo complexos e onerosos, não poderiam, por força da própria razão de ser daquela Força Armada, despreocupar sua Alta Administração na urgente e, de igual forma, dispendiosa tarefa, de ampliar os meios aéreos então existentes. Compatibilizar a consecução daquelas metas com a limitação de recursos financeiros constituía-se na preocupação primeira em todos os planejamentos a elaborar.

Até o fim da década dos 40, a renovação de equipamentos sofreria os efeitos daquelas

limitações. Ao longo do período, em épocas diversas, foram adquiridos aviões, alguns dos quais semelhantes a modelos já em uso na FAB, e que, ainda hoje, cruzam os céus do Brasil. Os T-6 usados na instrução básica de cadetes e, posteriormente, nas Esquadrilhas de Reconhecimento e Ataque; os CATALINA — na Amazônia alcunhados carinhosamente de "ANJOS DO ESPAÇO"; os familiares C-47 que se tornaram íntimos dos mais afastados núcleos populacionais por este Brasil afora; os de transporte de pequeno porte C-45 "BEECHRAFT" e os bombardeiros médios B-25.

OS ANOS 50

Na década seguinte, novas aquisições foram efetuadas sempre com vistas a atender à crescente demanda de meios aéreos. Injunções de ordem orçamentária, contudo, não permitiam que as necessidades mínimas pudessem ser atendidas. O vultoso dispêndio de divisas na compra de novos equipamentos, no mercado externo, impunha sua racionalização a fim de se compatibilizar com a política financeira do governo. Nesta quadra da vida de nossa Força Aérea, aeronaves para empregos os mais diversos foram adquiridas — os jatos puros, birreatores TF-7 e [illegible]8; os T-33 e TF-33, também jatos, para o treinamento de novos pilotos de caça; os bombardeiros médios B-26 e os bimotores SA-16, estes últimos empregados nas missões de busca e salvamento; os FOCKER, T-21 e T-22, destinados ao treinamento e os P-15, sediados na Base Aérea de Salvador, e responsáveis pela soberania brasileira no mar territorial.

Completavam-se vinte anos de vida e a Força Aérea Brasileira, tal como suas co-irmãs, se ressentia de medidas urgentes para uma necessária e impostergável renovação de seus equipamentos. A vertiginosa evolução tecnológica verificada então, imprimia, em particular no campo das atividades espaciais, um acelerado obsoletismo dos equipamentos e materiais em uso. Sua modernização a curto prazo e um conseqüente preparo de pessoal altamente especializado eram fatores preocupantes. Em contrapartida, a acentuada diversificação de materiais gerava pesados custos na aquisição de suprimentos, na sua totalidade em fontes externas, e na manutenção.

POLÍTICA DE REAPARELHAMENTO

Dimensionadas as necessidades básicas e mais prementes e viabilizados os recursos para tal, uma política de renovação de equipamentos foi estabelecida, fixando como premissas básicas: diversificação mínima de materiais, máxima versatilidade de emprego, adequada mobilidade, maior grau de padronização de motores, redução constante na importação de suprimentos e estímulo à indústria nacional com vista ao desenvolvimento de aeronaves que atendessem às necessidades militares e, sempre que desejável, ao emprego civil.

Um novo capítulo se abria na vida de nossa Força Aérea. Desativar e alienar aeronaves que já alcançavam os trinta anos de vida e adquirir equipamentos que se enquadrassem naquelas premissas estabelecidas tornaram-se uma realidade ansiosamente aguardada pelos aviadores brasileiros e uma necessidade requerida por uma Nação que arrancava celeremente na justa aspiração de livrar-se do mundo subdesenvolvido onde já a muitos parecia ter-se pacificamente acomodado.

A partir de meados da década passada até os dias de hoje, temos podido assistir, orgulhosos, aos promissores resultados colhidos pela FAB no afã de reequipar-se. Suas preocupações não se cingiram, tão-somente, à modernização de materiais para o cumprimento de missões específicas no quadro de seu emprego, na eventualidade de um conflito. Responsável pelo suporte aéreo estratégico, de interesse imediato da Força Terrestre, o Ministério da Aeronáutica adquiriu os C-119, os C-130 e os C-115 BÚFALO. Atendendo a todas as missões da Brigada Pára-Quedista, ao transporte de equipamentos pesados dos Batalhões de Engenharia de Construção do Exército, à movimentação de efetivos terrestres em várias e inúmeras oportunidades para as mais afastadas regiões do país, cruzando oceanos e continentes na substituição dos contingentes do Batalhão Suez e das tropas em São Domingos e tantas outras missões, aquelas aeronaves têm sido instrumento da contribuição brasileira à pacificação continental e mundial e o traço de união do convincente clima de harmonia e de perfeita integração na vida cotidiana das Forças Armadas Brasileiras.

Ultimamente, equipamentos por demais reconhecidos como adequados ao cabal desempenho de suas missões têm enriquecido o acervo de aquisições da FAB. O XAVANTE, o BANDEIRANTE, o REGENTE, o UIRAPURU, todos estes orgulhos de uma promissora e florescente indústria aeronáutica, somados aos MIRAGE 103-E e F-5 TIGER, retratam a nova imagem da Força Aérea Brasileira.

Buscando os meios para capacitar-se ao cumprimento de missões requeridas por uma Nação que, cada dia, mais se projeta no consenso mundial, mas consciente de que a suficiência de recursos para a colimação dos objetivos que se fixou subordinam-se aos imperativos de um programa nacional de desenvolvimento, a FAB — orgulho de todos nós — sem qualquer ambição de corrida armamentista, pode ufanar-se de seus trinta e dois anos de bons serviços prestados ao Brasil e à concórdia entre os povos. O Exército rejubila-se e participa das alegrias de todos quantos integram a Força Armada irmã.

Você sabia?

Que o Instituto Tecnológico da Aeronáutica já formou mais de 1.500 engenheiros militares e civis nos mais diversos ramos de especialização?

•

Que a primeira missão do "SAR" — Serviço de Busca e Salvamento da FAB — foi realizada em 1951 quando um avião da "PAN-AMERICAN" desapareceu na floresta amazônica? Que os homens do SAR, apesar da precariedade de recursos de então, não desistiram enquanto a aeronave não foi encontrada? Que em outras inúmeras missões seus integrantes, dotados de elevado sentimento de solidariedade humana, invejável espírito de sacrifício e coragem, têm corroborado o significativo lema de sua corporação — "Custe o que custar, nós chegaremos lá"?

•

Que no dia 22 de maio de 1942, às 14 horas, entre o arquipélago de Fernando de Noronha e as ilhas Roca, ocorreu o primeiro ataque a um submarino inimigo pela Força Aérea Brasileira?

Que, após o término da 2.ª Guerra Mundial, o Comandante da Força do Atlântico Sul assim se expressou sobre a participação da FAB: "... os vôos freqüentes, prolongados e perigosos feitos pela Força Aérea Brasileira exigiram perícia de vôo, a máxima cooperação e coragem excepcional. Não há dúvida de que as operações da FAB foram da maior importância e um dos fatores decisivos na eliminação do inimigo no Atlântico Sul"?

•

Que por decisão do Congresso Nacional, em lei aprovada a 5 de dezembro de 1947, o nome de Alberto Santos Dumont passou a figurar, em caráter permanente, no almanaque do Ministério da Aeronáutica, no posto de Tenente-Brigadeiro? E que em setembro de 1959 foi-lhe concedido o posto honorífico de Marechal-do-Ar?

Que os helicópteros UH-1D adquiridos pela FAB têm capacidade para transportar 14 soldados equipados, desenvolver uma velocidade de 160 km horários e uma autonomia de vôo de 5 horas e 30 minutos?

•

Que as primeiras encomendas do Ministério da Aeronáutica à EMBRAER incluem 80 aviões Bandeirantes e 112 Xavantes? Que aquela empresa vai se lançar na fabricação de helicópteros, tipo leve, para 5 homens, acionados por turbina e nas versões, uma para uso geral e outra para fins militares?

•

Que outros contratos de aquisição de aeronaves foram efetuados com a Sociedade Aeronáutica Neiva a fim de dotar a FAB de aviões leves Regente L-42, de treinamento básico T-25 (Universal) e de treinamento primário T-23 (Uirapuru), alguns dos quais já em operação?

•

Que o Centro Técnico Aeroespacial, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento, o Instituto de Atividades Espaciais e o Instituto de Fomento e Coordenação Industrial constituem o complexo de apoio à indústria aeronáutica brasileira?

•

Que os projetos dos aviões Universal, Bandeirante, Uirapuru, Urupema e Ipanema foram todos desenvolvidos por engenheiros civis e militares do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento?

•

Que até meados do corrente ano já foram realizados 326 lançamentos de foguetes no Campo de Barreira do Inferno? Que, daquele total, 198 foram de fabricação inteiramente nacional?

Que o Brasil já produz o foguete Sonda I com alcance de 70 km, transportando 5 kg de carga útil, e o Sonda II que atinge 100 km e carga útil de 20 kg? Que o Sonda III, o maior e mais potente foguete já desenvolvido, com um alcance de 500 km e carga de 50 kg, tem seus estudos preliminares ultimados?

•

Que a aquisição dos Mirage, além de responder ao imperativo de salvaguarda da soberania do espaço aéreo brasileiro, proporcionará significativo impulso no campo do desenvolvimento, por força da transferência de conhecimentos na operação e manutenção de equipamentos de alta tecnicidade?

•

Que as razões da escolha pela FAB do avião de caça F-5E, "TIGER", foram sua simplicidade, segurança, leveza, pequeno porte e baixo custo não só por unidade como também por manutenção?

•

Que até 1975 o Brasil deverá estar fabricando cerca de 600 aviões por ano, a maior parte a cargo da EMBRAER?

•

Que o Centro de Instrução de helicópteros, instalado pela FAB, com sede em Santos — São Paulo, é o único desse tipo existente na América Latina? Que, além da formação de pilotos brasileiros, aquele Centro tem proporcionado cursos a militares de Forças Aéreas de países amigos? Que desde 1967, quando se iniciaram aquelas atividades, a FAB habilitou até fins do ano passado 175 oficiais na pilotagem de helicópteros H-13, de motor convencional, bem como no UH-1D, de propulsão a jato?